50 GR

NR. 21

# LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

11 listopad 1935 r.





Dzień 11 listopada 1918 roku jest datą historyczną, którą obchodzimy uroczyście, jako święto Niepodległości.

W siedemnastą rocznicę tego dnia warto sięgnąć pamięcią wstecz, aby przypomnieć wielkie dziejowe chwile, które towarzyszyły narodzinom naszej Niepodległości.

Dzień 11 listopada 1918 roku, to powrót Komendanta Józefa Piłsudskiego z Magdeburga do Warszawy i objęcie naczelnej władzy w powstającem Państwie Polskiem. Dzień ten słusznie ustalono, jako datę święta Niepodległości, bo nazwisko Józefa Piłsudskiego jest tak nierozerwalnie związane z Niepodległością Polski, że za pierwszy dzień naszej wolności, po półtorawiekowej niewoli, możemy uważać powrót do stolicy Twórcy tej Niepodległości i ujęcie w swe mocne dłonie steru władzy w Ojczyźnie, dźwigającej się do nowego bytu na zgliszczach wojny światowej.

Już 12 listopada 1918 roku Komendant Józef Piłsudski wydaje do narodu odezwę, którą kończy proroczemi słowami:

**„Obywatele! Wzywam was wszystkich do zachowania zimnej krwi, do równowagi i spokoju, jaki powinien panować w narodzie, pewnym swej wielkiej i świetnej przyszłości".**

Tak powiedział Wódz w zaraniu Niepodległości, w chwili, gdy horyzont naszej przyszłości zasnuty był ciężkiemi chmurami, ciągnącemi ze wschodu i zachodu, a Polska przeorana wojną światową, wyniszczona do cna przez zaborców, podtrzymywała nadludzkim wysiłkiem i trudem swą zdolność do życia.

Słowa Wodza realizowały się szybciej, niż nasza krótkowzroczność mogła przewidzieć. Poprzez zwycięską wojnę, Marszałek Piłsudski wyrąbał granice Polski, poprzez ciężką pracę pokojową wychował Swój Naród i skierował go ku wielkiej i świetnej przyszłości. Zaledwie siedemnaście lat dzieli nas od okresu, w którym ten Mąż opatrznościowy Polski rozpoczął tytaniczną walkę nad tworzeniem Państwa, godnego wielkiego Narodu.

Nasza przyszłość, taka, jaką nam wskazał Budowniczy Polski Niepodległej, może być uzyskana tylko wysiłkiem zbiorowym całego narodu. Każdy w swym zakresie, gdy spełni obowiązek wobec siebie, Swego Państwa i Narodu, przyczyni się do realizacji genjalnych wskazań Twórcy naszej Niepodległości.

Nam — Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — wyznaczył Marszałek Józef Piłsudski jasno cele, do których osiągnięcia musimy dążyć, według najlepszej swej woli i sił. Obrona powietrzna i przeciwgazowa Polski, jest jednym z filarów naszej przyszłości. Świetność i wielkość tej przyszłości osiągniemy tylko wtedy, gdy pójdziemy według wskazań naszego Wodza. Dlatego dziś w dniu święta Niepodległości, powinniśmy Twórcy tej Niepodległości i Budowniczemu naszej przyszłości, oddać w sercach i uczuciach należny, głęboki hołd. Wyrazem najlepszym hołdu i czci dla Marszałka Józefa Piłsudskiego będzie spełnienie swych obowiązków wobec Ojczyzny, dla zapewnienia Jej „Wielkiej i Świetnej Przyszłości".

1918 XVII 1935

# ALEKSANDER SULKIEWICZ
## BOJOWNIK WALK O NIEPODLEGŁOŚĆ

*. „WYSZEDŁ W NAJCIEMNIEJSZĄ JESIENNĄ NOC, GDY HUCZAŁ WICHER I BIŁ DESZCZ, A MY WSZYSCY DWUDZIESTO-MILJONOWY NARÓD SPALIŚMY W SWYCH SYPIALNIACH, POKOJACH, IZBACH, PODDASZACH I NORACH PODZIEMNYCH KAMIENNYM SNEM NIEWOLNIKÓW".*

ŻEROMSKI



**Mogiła Sulkiewicza z r. 1916 na odcinku wołyńskim Legjonów.**

DNIA 8 LISTOPADA, Stolica i Wojsko uroczystym czci pogrzebem sprowadzone z pól bitewnych zwłoki Aleksandra Sulkiewicza, sierżanta 6 pułku piechoty Legjonów poległego dnia 17 września 1916 r. na polu chwały.

Kimże jest ten sierżant, podoficer legjonowego pułku, że przed jego trumną dzisiaj, po dwudziestu niemal latach od chwili zgonu, korzy się w hołdzie stolica, a wojsko należne generałom oddaje honory?

Pochodził ze starego rodu Tatarów wiernych Rzeczypospolitej. Pierwszym z jego przodków w Polsce był kniaź Jałoir, który ze swem rycerstwem aż z nad Wołgi przybył, by króla polskiego i wielkiego kniazia litewskiego Jagiełłę wspomóc w walce z Zakonem. Po skończonej potrzebie kniaź Jałoir upodobał sobie Polskę i osiedlił się na stałe. Jego synowie i wnuki służyli królom i Rzeczpospolitej orężem: rotmistrz Sulkiewicz z rodu Ałczynów, potomek w linji prostej kniazia Jałoira bije się pod Wiedniem, jego prawnuk walczy pod Kościuszką i z rąk Naczelnika bierze list pochwalny przechowywany, jak relikwię z pokolenia w pokolenie w domu Sulkiewiczów z przydomkiem Hózman-Emirza, we wsi muzułmańskiej Skirsobole w powiecie Sejneńskim.

**Grobowiec Sulkiewicza na cmentarzu wojskowym w Warszawie.**



W domu tym w r. 1867 państwu Aleksandrowi i Rozalji z Bohdanowiczów Sulkiewiczom, prawowiernym wyznawcom półksiężyca i najprawdziwszym Polakom, Bóg dał syna. Chłopiec był rówieśnikiem Józefa Piłsudskiego — los tak zrządził. Był jego najwierniejszym przyjacielem, dozgonnym. Młody Aleksander Sulkiewicz ma lat dwadzieścia, gdy idzie w szeregi proletarjatu i — nim przemówią karabiny w rękach polskich żołnierzy — daje robotnikowi polskiemu w rękę broń niemniej skuteczną: zadrukowaną bibułę, która, jak dynamit tyle już w świecie obaliła tronów. Są to proklamacje, broszury i odczyty przygotowywane daleko, na emigracji, tam, w Londynie. Materjał ten musi być dostarczony sprawnie przez granicę, rozesłany do punktów odbiorczych. Robi to Sulkiewicz, jako urzędnik rosyjskiej komory celnej, niezawodnie, gorliwie, z narażeniem życia i — całemi latami.

Gdy zdecydowano na emigracji w Londynie, że w Polsce musi już powstać drukarnia rewolucyjna — przewozi ją Sulkiewicz. Jest nietylko kolporterem ale i skarbnikiem partji, jest jej duszą po uwięzieniu Komendanta w r. 1900 w Łodzi i to on właśnie, Sulkiewicz jest autorem, wykonawcą głównym, sprężyną legendarnego już dziś wykradzenia Józefa Piłsudskiego. To Sulkiewicz — Czarny Michał — takie jest jego miano ówczesne, wynajduje w Wilnie młodego doktora Mazurkiewicza, którego poucza odpowiednio. To Michał, w biały dzień, oczekuje w dorożce przed szpitalem petersburskiego więzienia skąd doktór Mazurkiewicz swego „pacjenta" wyprowadza. To on, Sulkiewicz wyszukał mieszkanie konspiracyjne w Petersburgu gdzie Józef Piłsudski czas jakiś po wykradzeniu mieszka i on to później Józefa Piłsudskiego przez Wołyń, do upatrzonego punktu pogranicznego, bezpiecznie przewozi.

Jakiś czas potem Sulkiewicz pracuje w Kijowie. Gdy Józef Piłsudski w r. 1904 rozpoczyna ruch zbrojny, Michał dostarcza broń. W organizowanych przez Komendanta Szkołach Bojowych jest jednym z najwybitniejszych wykładowców takich, jak Sosnkowski, Jodko, Wasilewski, Prystor, Sławek i Rożen.

W roku 1905 poważnie zapada na zdrowiu. Ma niby to leczyć się w Krakowie i w Zakopanem ale — przez lat dziesięć dawną tylko robi robotę. Cudem uchodzi przed łapami policji i żandarmów. Jest wciąż nieuchwytny i — niestrudzony.

W roku 1914, w sierpniu poraz pierwszy przekracza granicę „legalnie" — w gronie kolegów z Kadrowej. Chce zostać żołnierzem, jak inni, w linji. Nic z tego narazie. Jeszcze przez dwa lata, on, nieuchwytny emisarjusz, z rozkazu Komendanta ma jeździć w misjach, **najniebezpieczniejszych**, przez kordony graniczne do Petersburga, Kijowa, Warszawy.

Aż przyszedł wreszcie czas. Wiosną r. 1916 uzyskuje Sulkiewicz przydział linjowy. Chcą go oszczędzić — ma przecie lat 50 — dają go do intendentury. On chce do pułku. A więc dobrze. Niech idzie sierżant Sulkiewicz do kompanji. Do 5 p. p. Leg. „Zuchowatych" Berbeckiego. Jest znakomitym podoficerem. Bije się jak lew. W odwrocie z pod Polskiej Góry przenoszą go, wbrew jego prośbom, z kompanji na stanowisko podoficera broni pułku. Chcą go szanować, starego „sitwesa", przyjaciela Dziadka.

Ale on ze swym plutonem zżył się już nierozerwalnie. Biegnie do niego w każdej chwili wolnej. Wiara, jego chłopcy tęsknią za nim!

Tak przyszedł do nich d. 18 września r. 1916.

Wywiązała się tego dnia strzelanina na linji. To moskale usiłują zająć zpowrotem, odebrane im przed chwilą, okopy. Na odgłos strzałów porwał się Sulkiewicz, biegnie w ogień. Śpieszy z pomocą ciężko rannemu oficerowi. Jest nim Adam Koc podporucznik.

I w tejże chwili Sulkiewicz pada rażony kulą moskiewską w samo serce.

Tak żył i poległ za Ojczyznę Aleksander Sulkiewicz, bojownik Niepodległości, podoficer Polski.

K.

# SPOJRZENIE WSTECZ

Dnia 11 listopada przypada siedemnasta rocznica odzyskania Niepodległości. Łączy się ona ze Świętem Lotnictwa Polskiego, ustanowionem lat temu trzy, gdy Pan Prezydent Rzeczypospolitej uroczyście odsłonił w stolicy Pomnik Lotnika, który ma nietylko przypominać ofiarne życie naszych poległych kolegów lecz i służyć dla lotnictwa polskiego stałym drogowskazem do dalszego, nieustannego postępu, do przyszłej chwały.

W dniu tak uroczystym, jak dzisiejszy, cofniemy się pamięcią o lat siedemnaście, by wspomnieć dawne dzieje, gdy poczęła budować się Odrodzona Polska, a z Nią i polskie lotnictwo. Chcemy bowiem przekazać młodemu, po nas wstępującemu do pracy, pokoleniu — te drogi, już dobrze utarte, któremi kroczyli starsi, napotykając co krok na przeszkody, zwalczane przez entuzjazm, przedsiębiorczość, wytrwałość i poświęcenie!

Lat temu siedemnaście! Jakże to było **„niedawno"!** Jeszcze pamięć — a zdaje się że i wzrok — nie zawodzi: jaskrawo więc przypominają się i stają przed oczami chwile, gdy na ulicach Warszawy, młodzież spontanicznie rzuciła się do rozbrajania zdezorjentowanych, a częściowo i zobojętniałych, okupantów, — gremjalnie wstępując do wojska, tworząc nowe formacje. Jeśli chodzi o tworzenie lotnictwa, przyznać należy, że już oddawna o tem w kołach konspiracyjnych młodzieży myślano, przygotowywano się. Listopadowy kryzys państw centralnych, który doprowadził do usunięcia okupantów z ziem Polskich, nie zastał nas nieprzygotowanymi.

* * *

Przedewszystkiem chodziło o zdobycie ośrodków lotniczych wojsk zaborczych jako jedynych źródeł sprzętu dla przyszłego lotnictwa. Pomyślano o tem już oddawna: w dwóch największych i najważniejszych ośrodkach życia lotniczego jeszcze z przed wojny, t. j. w Warszawie i Lwowie tworzą się konspiracyjne komitety, przygotowujące się do wystąpienia w odpowiedniej chwili.

Istotnie, już z chwilą pierwszych oznak upadku państw centralnych, komitet konspiracyjny we Lwowie na czele ze ś. p. kpt. Bastyrem, ś. p. por. Stecem, ś. p. por. Toruniem, por. de Beaurain'em i por. Rolandem, przy pomocy kolejarzy lwowskich, siłą zajmuje lotnisko we Lwowie, wypędzając Austrjaków i nowych „gospodarzy" — Ukraińców. Samorzutnie wszczęta obrona Lwowa, izolowanego przez Ukraińców, na początku listopada 1918 r., od reszty kraju — wymagała natychmiastowej pomocy lotników. Nieliczne więc ich grono, przystępuje do pracy bojowej, tuż po zajęciu lotniska we Lwowie, nie mając czasu na należyte zorganizowanie.

W tym czasie w Warszawie, w przewidywaniu późniejszych wypadków, czyniono gorączkowe przygotowania w łonie konspiracyjnego komitetu, na którego czele stał ś. p. ppłk. Łossowski wraz z porucznikami Karpińskim, Tłuchowskim, Świąteckim i Pietraszkiem. Dzień więc 11 listopada, rozbrojenia Niemców, zastał ten szczupły komitet przygotowany do działań. Oto, po krótkim ultimatum, wystosowanem do Niemców, lotnisko Mokotowskie zostało zajęte przez oddziały studentów warszawskich, przeważnie z Politechniki, zwerbowanych uprzednio. Cały materjał niemieckiej szkoły obserwatorów, samoloty i warsztaty przeszły w ręce polskie. I oto w dniu 20 listopada 1918 roku poraz pierwszy w dziejach ukazał się nad Warszawą pierwszy polski samolot, z polskiemi oznakami, pilotowany przez ppor. Stanisława Jakubowskiego.

Dalszem, bardzo ważnem pociągnięciem, było zajęcie lotniska w Poznaniu, z czem szło jednak dość opornie. Pomimo zajęcia miasta Poznania, stacja lotnicza Ławica, broniona przez czysto pruski garnizon, nie chciała się poddać. W Poznaniu również powstał konspiracyjny komitet, który przygotowywał zajęcie Ławicy siłą zbrojną: to też, po wyczerpaniu prób pokojowych, w nocy z 5 na 6-go stycznia 1919 roku zorganizowano formalne natarcie na Ławicę, piechoty i artylerji, w wyniku czego Ławica poddała się. W ręce nasze wpadła bardzo cenna zdobycz w postaci znacznej ilości samolotów, silników, doskonałych warsztatów i t. d., co pozwoliło odrazu na przystąpienie do solidnej pracy organizacyjnej.

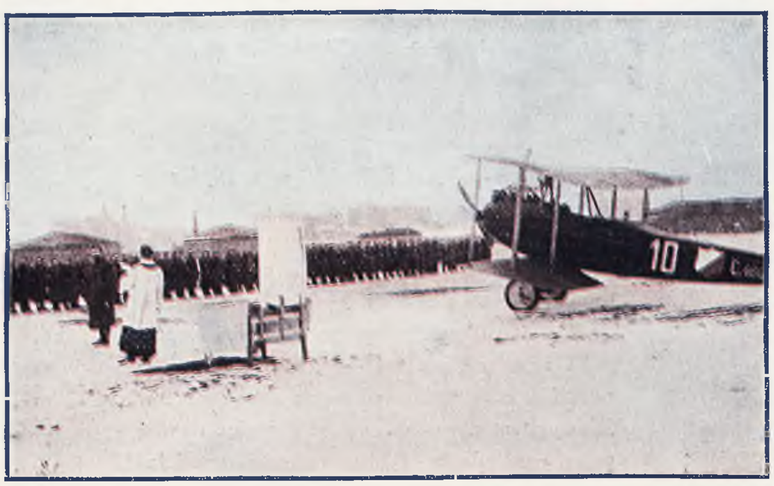
W międzyczasie, bez większych trudności, przeszły w ręce nasze lotniska (wraz ze sprzętem) w Krakowie, Lublinie, Przemyślu, stanowiąc, wraz z głównemi ośrodkami w Warszawie, Lwowie i Poznaniu, fundament na którym poczęto budować gmach przyszłego lotnictwa polskiego.

* * *

W listopadzie 1918 r., tuż po objęciu lotniska Mokotowskiego, wre gorączkowa praca organizacyjna. Z chwilą, gdy na Zamku Królewskim powstaje pierwszy zawiązek dzisiejszego Departamentu Aeronautyki — t. zw. Sekcja Żeglugi Napowietrznej, a na placu Marszałka Piłsudskiego instaluje się pierwsze Dowództwo Wojsk Lotniczych — we Lwowie walczą już, improwizowane dwie eskadry, a z Krakowa na pomoc wyrusza nowa eskadra.

Centralne władze lotnicze w Warszawie na wstępie napotkały na trudności niemal nie do przezwyciężenia: oto garść sprzętu, uzyskanego od Niemców, pozostawiała bardzo dużo do życzenia; był to szmelc, wycofany przez Niemców z frontu. Pierwszym przeto pociągnięciem płk. Wańkowicza ówczesnego kierownika Sekcji Żeglugi — było uruchomienie Centralnych Warsztatów Lotniczych, przygotowanie produkcji własnej, a narazie przystąpienie do zakupu samolotów obcych. Niemniej łatwo przedstawiała się sprawa z personelem: nieliczny personel, przeważnie z b. armji rosyjskiej i korpusów wschodnich wymagał uprzedniego przeszkolenia w lataniu na samolotach typu nieznanego. Należało więc zorganizować szkolenie; w grudniu 1918 r. powstaje w Warszawie, pierwsza szkoła lotnicza pod dowództwem majora Malczewskiego.

**Pierwsza msza polowa po odzyskaniu Niepodległości.**



* * *

Rozpalająca się coraz żywszym płomieniem na wschodnich, jeszcze nie ustalonych granicach Polski, wojna wymagała natychmiastowego tworzenia lotnictwa frontowego. Wobec braku zarówno personelu jak sprzętu, postanawia się tworzyć narazie skadrowane eskadry, które, w miarę przeszkolenia personelu i remontu samo-

lotów, miały uzupełniać się na froncie.

W ten sposób, już 3 stycznia 1919 roku wyrusza z Warszawy 3-cia eskadra lotnicza, która, wespół z 2-gą eskadrą, formowaną w Lublinie, wchodzi w skład grupy generała Rydza - Śmigłego pod Chełmem i Kowlem. Projektowana przez Naczelnego Wodza wyprawa na Wilno wymaga wystawienia nowych eskadr, które w ilości 3-ch, pod dowództwem ś.p. mjra Serednickiego, wyruszają na front litewsko-białoruski. Łatając więc jedną dziurę — drugą, wykorzystując szmelc pozostawiony po zaborcach, w najgorętszym czasie, Warszawa, Kraków i Lwów zdobywają się na wystawienie dziesięciu eskadr lotniczych, coprawda niekompletnych, lecz zdolnych do działań bojowych.



**Pan Prezydent Rzeczypospolitej na odsłonięciu pomnika Lotnika.**

W międzyczasie wre praca w Poznaniu, który podówczas stanowił odrębną dzielnicę. Pod dowództwem gen. Macewicza powstaje pięć nowych eskadr, warsztaty, szkoła pilotów, wszystko doskonale wyekwipowane. Wielkopolska śpieszy więc z pomocą dla Lwowa, wysyłając tam swe eskadry.

Na wiosnę 1919 roku następuje zasilenie naszego lotnictwa eskadrami przybyłemi z Francji, z armją gen. Hallera; przybywa również wraz z dywizją gen. Żeligowskiego, eskadra 10-ta, formowana na dalekim Donie, powstają nowe szkoły pilotów, obserwatorów, nowe warsztaty. Francja przysyła nam dużo lotniczego materjału wojennego.

Ku jesieni 1919 r. po oswobodzeniu Małopolski wschodniej i przeniesieniu naszych bagnetów hen za Berezynę — nastąpiło pewne odprężenie dla lotnictwa na czas zimowy, co pozwoliło przygotować się solidnie do projektowanej wiosennej operacji.

Wiosna 1920 r. zastaje lotnictwo polskie na znacznie trwalszych podstawach. Eskadry wyposażono w 75% personelu i sprzętu, coprawda wciąż jeszcze pochodzącego z zakupów obcych, temsamem uzależniając nas całkowicie od zagranicy. Jednakże, z nastaniem lata, transporty z Francji napotykają na wielkie przeszkody, nie dochodzą do Polski. Centralne władze starają się o zakup sprzętu w innych państwach: Anglji, Włoszech, napotykając na poważne trudności, bądź przy transportowaniu, bądź przy wyładowaniu (w Gdańsku).

Rozkaz wiosenny Naczelnego Wodza o ofenzywie kijowskiej zastaje już dwadzieścia, dość znośnie wyekwipowanych eskadr, w skład których wchodzi i 7-a Kościuszkowska eskadra myśliwska, złożona z ochotników-Amerykanów. Pełnia zwycięstwa naszego oręża na wiosnę 1920 roku rzuciła swe blaski i na lotnictwo. Stepy ukraińskie, a nawet zadnieprzańskie jary, dawne szlaki Wiśniowieckiego, były przecinane cieniami polskich samolotów.

W środku lata następuje okres kryzysu. W odwrocie z frontu północnego, jak i południowego, eskadry potraciły dużo sprzętu, co wreszcie doprowadza do znacznej dezorganizacji. Na początku lipca 1920 roku wytwarza się taki stan rzeczy, że na ogólną ilość 20-tu eskadr — dysponuje się zaledwie kilkoma. Zakupy zagranicznych samolotów zawiodły; transporty utknęły; krajowe warsztaty reperacyjne, mimo podniesienia intensywności, nie są w stanie nadążyć z remontem. Zdekompletowane eskadry wycofuje się z frontu, a armje korzystają z pracy bardzo a bardzo nielicznych, niemal pojedyńczych już załóg.

Początek sierpnia przynosi pewną poprawę. Oto, z chwilą decyzji Naczelnego Wodza o ofenzywie z nad Wieprza i obronie Warszawy — lotnictwo zdobywa się ponownie na wysiłek. Nadzwyczajnemi wysiłkami naszych władz skompletowano kilka eskadr przez nowe, nieznane dla personelu, samoloty angielskie i niemieckie. W ten sposób, w chwili najbardziej krytycznej, odżywa lotnictwo polskie, by trwać niezłomnie aż do czasu ustalenia nowych granic Rzeczypospolitej.

Wojnę polsko - bolszewicką zakończono, dysponując 20 eskadrami. Część z nich jednak nie mogła odżyć. To też, na wiosnę 1921 roku, gdy przystąpiono do prac pokojowych, nie mając możności utrzymania w gotowości bojowej wszystkich eskadr, część ich rozwiązano, pozostawiając jedynie 13 eskadr na czas pokoju.

* * *

Te właśnie 13 eskadr stanowią fundament obecnego lotnictwa polskiego.

Gdy myślą się przejdzie okres przeszło czternastoletnich wysiłków czasu pokojowego, nad ugruntowaniem podstaw dzisiejszego lotnictwa wojskowego, mimowoli powstaje pytanie, czy ten okres nie był trudniejszy i żmudniejszy właśnie, niż dwa lata wojny 1918 — 1921. W przeciwieństwie bowiem do innych rodzajów broni, które, powróciwszy po wojnie do pokojowych garnizonów, mimo wszystko zastały warunki jako tako odpowiednie do egzystencji — w lotnictwie stwarzać trzeba było wszystko od samych podstaw. Nie mieliśmy, jako młoda broń, zrodzona w wojnie, lotnisk i zabudowań, nie mieliśmy podstaw uzupełnienia personelu fachowego — a więc szkół. Nie istniały ośrodki przemysłu lotniczego, zdolne do wytwarzania własnego sprzętu, gdyż z zakupami zagranicznemi należało, wobec trudności finansowych, młodego państwa — skończyć raz nazawsze.

Ciężkie, zaiste ciężkie, czasy pokojowe! I trzeba było niecodziennych wysiłków aby postawić lotnictwo polskie na wyżyny, godne i odpowiednie stanowisku państwa. Długie lata wysiłku nie przeszły bez wyników: imię lotnictwa polskiego, personelu, sprzętu, nie jest obce ani w Europie, ani w świecie.

Idzikowski, Żwirko, Orliński, Skarżyński, Bajan — wykazali całemu światu ile umiejętności, systematyczności, pedanterji a jednocześnie przedsiębiorczości bohaterstwa i brawury tkwi w żywiołowym temperamencie Polaka. Hynek i Burzyński dzielnie sekundowali im na pokrewnym terenie pracy. Wreszcie — wysiłek naszych najmłodszych jak: Puławski, Wigura, Radlicki, Drzewiecki, Rogalski, Dąbrowski i inni — zdobył należyte uznanie w międzynarodowym środowisku lotniczem.

Hasłem więc pracy minionego czternastolecia mogłyby śmiało być słowa Wyspiańskiego:

„Lecieć — i nie dać się mijać".

**M. Romeyko.**

**Apel poległych w 1 p. lotn. w Warszawie.**



# Z WĘDRÓWKI PO KOŁACH L.O.P.P.

## NASZ KOCHANY NR. 327

Entuzjazm młodości to jedyny chyba bezalkoholowy napój, którym można się upić, jak najprzedniejszem winem, posiada przytem zaraźliwe bakterje, zdolne rozgrzać najzimniejszego, najbardziej opornego egoistę.

Doświadczyłam tego osobiście, złożywszy miłą wizytę najruchliwszemu Kołu L. O. P. P. Nr. 327 w II Miejskiem Gimnazjum Żeńskiem, przy ul. Rozbrat Nr. 26. Gwarantuję, że zetknięcie się z tym młodzieńczym gejzerem zapału, stanowi najradykalniejszy środek leczniczy przeciwko marazmowi i zobojętnieniu na sprawy społeczne.

Uchylam dyskretnie drzwi sali koncertowej tego wspaniałego pałacu szkolnego. Wre tam jak w ulu, zwłaszcza na podjum sceny. Uwijają się drobne postacie dziewczęce w kombinezonach lotniczych; na głowach pilotki z fantazyjnie przypiętemi srebrnemi śmigłami. Po środku scenki kartonowy model R. W. D. Niby grzmiąca fanfara powitalna, wybucha chór świeżych głosów „Marszem Lotników" Latwisa śpiewanym bez akompanjamentu, z taką swadą, jakby istotnie załopotały na sali śmigła i zawarczał rytm silnika „na pełnym gazie".

Odbywa się próba scenek lotniczych, pióra Prezeski Koła p. Zasuszanki, które zespół „Kołowych" artystek odegra wkrótce poraz już czwarty z rzędu. Wielkiem powodzeniem cieszą się tu ich przedstawienia wśród koleżanek, rodziców i licznych sympatyków Koła.

Po chwili przerwa. Otacza mię wieniec roześmianych buziaków. Na jedno moje pytanie spada deszcz równoczesnych odpowiedzi. Każda z dziewczynek pragnie uzupełnić poprzednie wyjaśnienie, podkreślić jeszcze zasługi i szerokość zakresu działalności ich ukochanego LOPP'ka.

— Bo dawniej to był tylko czcigodny, poważny L. O. P. P., ale od trzech lat jest kochany bliski LOPP'ek, bez którego niewyobrażamy sobie życia. Wypełnia nam cały czas wolny od nauki i proszę nam wierzyć, mamy pełne ręce roboty.

Wyświetlenie tajemnicy owych trzech lat nie sprawia mi trudu. Oczywiście chodzi tu, jak zwykle o właściwego człowieka na właściwem miejscu. Młodziutkie umysły nie zawsze zdolne są zapłodnić się same jakąś ideą, zdolną całkowicie je pochłonąć. Ale stanowią wdzięczną, żyzną glebę i gdy przyjdzie siewca i rzuci ziarno — wówczas wyrasta obfity plon.

Rolę siewcy odegrała przed trzema laty nauczycielka-polonistka p. Zasuszanka. Swoje poważne zainteresowanie lotnicze potrafiła zaszczepić gronu dziewcząt tak umiejętnie i głęboko, że z klasy (obecnie VI-ej), której jest wychowawczynią, promieniują na całą szkołę. Tem się tłomaczy wyjątkowa żywotność Koła i bogactwo inicjatywy, mogącej służyć za wzór innym Kołom L. O. P. P.

Nowoczesny dwupiętrowy czworobok szkolny mieści w swych murach jedną z najliczniejszych uczelni żeńskich.

— Na 570 uczenic, mamy 570 członkiń Koła — informują mię z dumą, w pełni uzasadnioną. Zarząd Koła spoczywa w rękach jednej klasy, obecnie właśnie VI-ej, a z pozostałych klas po jednej delegatce.

— Zbieramy się co miesiąc. Zawsze jest jakiś referat z zakresu lotnictwa, wiadomości bieżących lotniczo-gazowych, a na zakończenie trochę poezji, lub beletrystyki lotniczej.

— A jakże idzie praca z młodszemi klasami?

— Przynajmniej raz na miesiąc, po lekcjach chodzi do tych klas jedna ze starszych uczenic i w przystępnej, anegdotycznej formie opowiada im najchlubniejsze momenty z dziejów naszego lotnictwa, lub sensacje skrzydlatych rekordów zagranicznych.

— Mamy też własną gazetkę ścienną — przerywa inna. — Kolekcjonujemy najciekawsze wycinki z gazet i tygodników, kompilowaną gazetkę ilustrują nasze domorosłe rysowniczki. Wisi stale na parterze. Ażeby zaś żadna z uczenic jej nie przeoczyła, przy zmianie numeru wypisujemy na tablicach wszystkich klas jakiś dwuwiersz własnej kompozycji. Naprzykład: „Pędź czemprędzej na parterek — Dziś Lopp zmienił swój numerek".




Żadne ważniejsze wydarzenie lotnicze nie obejdzie się bez echa w tym małym światku. A, że to są małe kobietki, więc w skrytości serca kochają się kolejno we wszystkich zwycięzcach kolejnych zawodów. Gdzież bowiem element bohaterstwa znaleźć może silniejszy oddźwięk, jak nie wśród tych młodych zapaleńców. W serduszkach jak w kalejdoskopie. Na grób Żwirki i Wigury rzuciły cenny wianuszek szczerych łez żalu. Potem przyszedł tryumfalny hejnał ku czci kpt. Bajana i Płonczyńskiego, a znalazł się również ciepły kącik dla pozostałych naszych challenge'owców, którzy dostarczyli Kołu niemało emocyj. Po ostatnim Gordon Bennecie wszystkich przyćmił i wszechwładnie włada sercami kpt. Burzyński. A, że pisuje o sterowcach, więc najaktualniejszą troską Koła jest zebrać choć trochę grosza na pierwszy polski sterowiec.

— Bodaj na parę śrubek do polskiego sterowca i na to przeznaczamy dochód z pierwszego kolejnego przedstawienia. Chuchniemy serdecznie na pierwszy pieniążek, żeby śrubki mocno trzymały i żeby go pilotował koniecznie kpt. Burzyński.

Rozbrajające są te dziewczęta swą ambicją przodowania we wszelkich inicjatywach społecznych ich Koła.

— Myśmy pierwsze wyciągnęły na światło dzienne cytatę Wyspiańskiego: „Lecieć, a nie dać się mijać". Wyniosłyśmy ją na naszym transparencie w pochodzie tygodnia L. O. P. P. zanim jeszcze trafiła do „Księgi ku czci poległych Lotników". Tej zasługi nikt nie może nam zakwestjonować. Z cytaty ukułyśmy hasło zarówno dla całego polskiego lotnictwa, jak i dla naszego Koła.

Przysłuchuję się ze zdumieniem, jak trafnie i bezbłędnie posługują się terminologją lotniczą, jakby wciąż obracały się wśród fachowców. Fruwają warkocze podczas zażartego sporu o różnice skrzydeł Bregueta i Fokkera. A z jaką pogardą patrzy się na malców, które w przestworzach nie potrafią rozróżnić Pezetelki od Erwudziaka. Te małe spece w kusych spódniczkach niejednego laika zapędzą w kozi róg swem uświadomieniem lotniczem. Z maskami przeciwgazowemi są za pan brat, a najtrudniejszą nazwę gazu cytują jak z nut.

Na Junkersach latały z samą p. Dyrektorką Szkoły. Ba! we własnem gronie posiadają autentyczną pilotkę szybowcową kategorji C. Jest nią Wiesia Kozierska z VIII klasy, która już przed dwoma laty przełamała opór rodziców i trudności szkolne, a dzięki finansowej pomocy Koła przeszła początkowe szkolenie na lotnisku Mokotowskiem, przy Aeroklubie Warszawskim. Dalej już Okręg Stołeczny przyszedł z pomocą, a więc Polichna i Bezmiechowa. Dziś jest skończoną pilotką.

Wypożyczamy ją czasem na odczyty do innych szkół. Żeby pani widziała, jak tamte otwierają buzie, słuchając jej podobłocznych przeżyć. Zwłaszcza, że to opowiada nie ktoś dorosły, ale koleżanka.

— Ślicznie, ale skąd wzięłyście fundusze na szkolenie Wiesi?

— Fundusze to specjalny dział. Może najtrudniejszy, ale od czegoż pomysłowość.

Młodzież tego gimnazjum rekrutuje się prawie wyłącznie ze sfer niezamożnych. Składki Koła są więc niewysokie. 10 gr. miesięcznie od każdej członkini. Pomnożone przez 10 miesięcy szkolnych i przez 570 dziewczynek daje 57 zł. rocznie wpłacane z punktualnością chronometru do kasy Okręgu Stołecznego L. O. P. P. A, że L. O. P. P. jako instytucja społeczna musi mieć i postronne wpływy, by móc popierać lotnictwo, to odkrywa się kranik z pomysłami, z których leci potem życiodajna manna dochodów.

— Zaczęłyśmy poetycznie od kwiatów. Pewien ogrodnik sprzedawał nam pęki ślicznych bratków po 5 gr. my zaś odsprzedawałyśmy w kwiaciarni L. O. P. P.'u po 15 gr. W przeciągu dwóch tygodni zarobiłyśmy na czysto całe 20 zł., które stały się fundamentem sumy 300 zł. którą obiecałyśmy zebrać dla funduszu im. Żwirki i Wigury na zakup samolotów w realizacji hasła „uczmy się latać".

— Organizowałyśmy również loterję na loty R. W. D. 5. Potem sejmik szkolny uchwalił przekazywanie Kołu, na jego cele społeczne, procentów od pożyczki narodowej, a za 10 lat Koło dostanie samą pożyczkę.

— Ale do tego czasu kasa Koła uschłaby z głodu. To też zabrałyśmy się do imprez teatralnych. Na jednym z obchodów szkolnych L. O. P. P. odegrałyśmy scenkę lotniczą, a że miała duże powodzenia powtarzamy ją poraz czwarty, już w gronie rodziców i zaproszonych gości. Dobrowolna opłata 50 gr. za wstęp zasiliła kasę wcale pokaźnie i owe 300 zł. przestały być mirażem.

— Jednakże najlepiej się nam udał guzik!

— Jaki znów guzik?

— Postanowiłyśmy sprzedawać żetony. Ale metalowe są dla nas zbyt drogie, więc poprostu sprzedawałyśmy po 50 gr. zwykły żółty guzik. Rozpiętość wartości moralnej tego guzika z jego realną wartością tak wszystkich bawiła, że wszyscy go kupowali i dał nam kilkadziesiąt złotych dochodu. W okresie Bożego Narodzenia wyrabiamy kartonowe samolociki na choinki, sprzedajemy pocztówki lotnicze na życzenia, na dokładkę dodając znaczki L. O. P. P.'u i tak stale zasilamy naszą kasę Koła. Dalsze projekty są jeszcze otoczone tajemnicą.

W najbliższych dniach z inicjatywy Koła rozpoczynają się 24-godzinne kursy ratownicze odbywające się po lekcjach, w tych dniach, gdy szkoła ma tylko 5 godzin wykładów. No i wchodzi w stadjum realizacji najgorętsze marzenie — **własna modelarnia!**

Wychodzę oczarowana. Jak na jedno szkolne Koło, bilans wypadł imponująco, a specjalnie serdeczna atmosfera zharmonizowania inicjatywy Prezeski z wysiłkiem członkiń, zasługuje na wyróżnienie.

Brawo Koło L. O. P. P. Nr. 327. Tylko tak nadal, a nie dać się minąć nikomu!

**Marja Zawadzka.**

# SAMOLOT A DZIECI
## WRAŻENIA Z WYSTAWY

Dnia 5 b. m. w południe p. gen. dyw. inż. Leon Berbecki, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., dokonał uroczystego otwarcia wystawy zorganizowanej przez Okręg Stołeczny L. O. P. P. i P. L. L. „Lot" w „drapaczu nieba" — gmachu „Prudential" w Warszawie.

Ciekawa ta zewszechmiar wystawa jest pokazem prac nadesłanych w marcu r. b. do Warszawy, jako wynik konkursu ogłoszonego przez Wydawnictwa Związku Nauczycielstwa Polskiego „Płomyk" i „Płomyczek". Tematem konkursu było: **jak sobie dzieci w wieku od lat 6 do 15 wyobrażają komunikację powietrzną i jej celowość.** Warunki konkursu przewidywały opracowanie kilku rysunków z krótkiemi objaśnieniami na temat powyższy, przyczem przewidziano nagrody: I — bezpłatna podróż samolotowa, II — loty okrężne ponad miastami, III — książki o treści lotniczej.

Do konkursu stanęła dziatwa z całej Polski w ogólnej liczbie sięgającej kilkunastu tysięcy. Nadesłano **1613** prac wybranych w drodze konkursów lokalnych przez poszczególne szkoły, a sąd konkursowy pod przewodnictwem rektora Akademji Sztuk Pięknych i zamiłowanego pilota dr. Tadeusza Pruszkowskiego przyznał, wśród prac nadesłanych na konkurs „Płomyczka", I nagrodę Iwanowi Hnatowiczowi chłopcu lat 11 z Tarnopolskiego i na konkursie „Płomyka" — Józefowi Rozmarynowi również lat 11 z Krakowa. Przyznano pozatem 8 dalszych nagród 5 chłopcom i 3 dziewczynkom w wieku od lat 9 do 15 i wyróżniono 72 dalsze prace. Pierwszy z laureatów, Hnatowicz odbył podróż samolotem ze swych stron rodzinnych przez Lwów i Warszawę do Gdyni, a kierowniczka jego szkoły p. Rzeszutkowa w ten sposób charakteryzuje w jednym ze swych listów moment uroczysty:

...„W uroczystości odznaczenia Iwasia brała udział prawie cała wieś. Nie jestem w stanie opisać radości jaka opanowała wieś. Odznaczenie dziecka ukraińskiego zmieniło ludność do niepoznania."

Drugi laureat, Józio Rozmaryn, odbył swą podróż powietrzną z rodzinnego Krakowa do Warszawy.

Wyczerpując w najbardziej zwięzłej formie informacyjną stronę sprawy musimy zaznaczyć, iż konkurs ten — o wynikach jego pomówimy poniżej — odbił się głośnem echem w kraju i zagranicą. Jeśli przytoczymy tu tylko głosy prasy to o Iwasiu Hnatowiczu np. tak pisze Ferdynand Goetel w „Gazecie Polskiej" (z d. 14 lipca):

...„Iwaś Hnatowicz, dziecię zapadłej wsi, zdobywszy konkurs „Płomyczka" zapragnął w nagrodę zobaczyć Gdynię i polecieć aeroplanem. Życzenie chłopca zostało spełnione, lecz Iwaś prócz nagrody zdobył jeszcze nieświadomie moralny laur wzorowego dziecka naszych czasów. Wraz z Iwasiem jeszcze namiętniej zamarzy teraz olbrzymia rzesza dzieci szkolnych, jeżeli nie o lataniu to conajmniej o podróży."

A tak brzmi w przekładzie opinja o konkursie gazety niemieckiej „Berliner Illustrierte" (18 lipca):

...„Jestto jak w bajce, kiedy biednym pastuszkom ukazuje się najnieoczekiwaniej dobra wróżka.

Wróżką w danym wypadku są P. L. L. Lot. One to, by spopularyzować nawet w podrastającem pokoleniu ideę lotnictwa, zorganizowały konkurs dla dzieci"...

A teraz gdy już, z obowiązku publicystycznego, choćby w najkrótszych słowach, streściliśmy, na czem Wystawa ta polega — niech nam wolno też będzie scharakteryzować pokrótce to, co zawiera, wreszcie rzucić garść uwag, na marginesie tej sprawy.

Tak więc, jesteśmy zdania, że pomysł urządzenia konkursu był kapitalny. Odwołać się do olbrzymiej, żywej i zawsze **twórczej** wyobraźni dziecka, poddać mu temat najbardziej może wyobraźnię tę rozpalający: lotnictwo, było to nietylko znaleźć tą drogą odpowiedź na pytanie co dzieci nasze, a więc pokolenie po nas przychodzące, myśli o lotnictwie, ale także, pośrednio, dowiedzieć się, jak pokolenie to **wogóle myśli i czuje.**




**Fragment wystawy.**



**Prezes Zarz. Gł. L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki dokonuje otwarcia wystawy.**

Dzieci miały rysować, a więc w najwłaściwszy, najbardziej przyrodzony sobie sposób wyrazić swą myśl twórczą. Wypowiedziały się tą drogą najbardziej **bezpośrednio,** najszczerzej. Jesteśmy przekonani, że gdybyśmy tym dzieciom kazali np. **opisać,** jak sobie wyobrażają komunikację lotniczą, rezultat takiego konkursu nie dałby ani dziesiątej części wartości tego co widzimy. **Byłby mniej szczery, bezbarwny i suchy.**

Uzyskaliśmy prymitywy, to prawda. I to właśnie jest ich wartością. Dziecko, jak człowiek pierwotny, przez rysunek, instynktownie, jak przez pismo obrazkowe, wyraża swą myśl. W prymitywnej, ale **skończonej** formie.

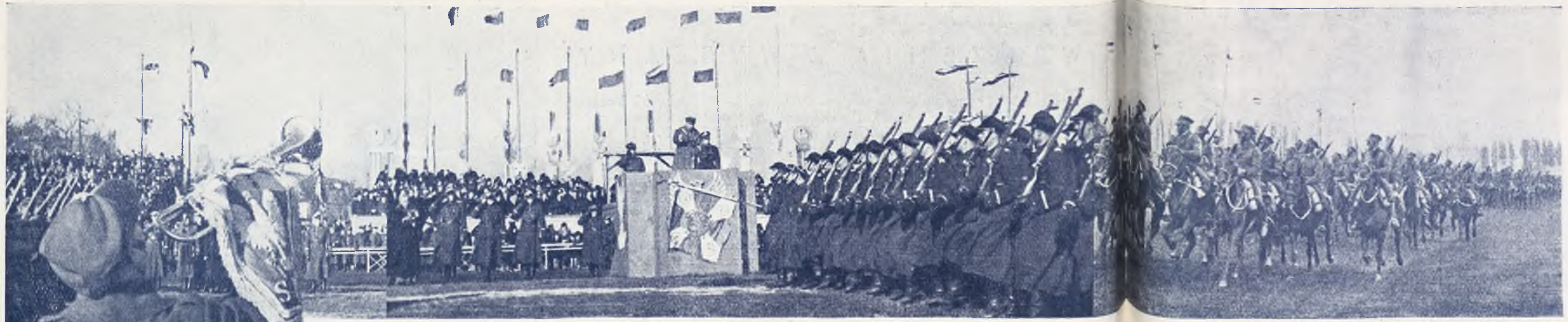
Pomijamy tu w tej chwili fakt, że niektóre prymitywy takie, jak np. właśnie rysunki laureata Hnatowicza zdradzały pewne walory natury czysto artystycznej, być może więc konkurs — w Hnatowiczu odkrył przyszłego artystę malarza, być może również, Hnatowicz, jak każde niemal dziecko, w pewnem stadjum swego rozwoju zapomni zupełnie o rysowaniu i nigdy już do niego nie powróci. Nie o walory artystyczne chodzi nam tu przecie tym razem.

Konkurs ten świadczy wymownie, **jak dzieci myślą i czują.** Otóż w olbrzymiej przewadze przykładów stwierdzamy, iż dzieci uznają całą potęgę lotnictwa jako nowoczesnego środka komunikacyjnego. Chcąc myśl swą wyrazić dobitnie zestawiają np. w cyklach obrazków samolot z wozem, samochodem i koleją. I zawsze w cyklach tych samolot góruje. Na wozy napadają bandyci, pod samochodami pękają opony, pod pociągami zapadają się zerwane mosty, bah, pociąg stawać musi, bo na torze stanęła krowa!... Tylko samolot płynie bez przeszkód w powietrzu. I samolotem leci się wygodniej. Jeśli dzieci dla przeciwstawienia rysują wagon, w wagonie tym zawsze panuje ścisk. Leci się wreszcie zawsze prędzej, niż jedzie. W całym szeregu cyklów widzimy, że samolotem zdąża się np. by zastać jeszcze chorego ojca przy życiu, podczas gdy pociągiem przybywa się poto, by — znaleźć go już w trumnie.

I jeszcze jedno bije z wystawy bardzo silnie: **duma miłości dla kraju.** Samolot polski na rysunkach dziecinnych jest zawsze lepszy, ściglejszy, trwalszy niż zestawione z niemi samoloty zagraniczne.

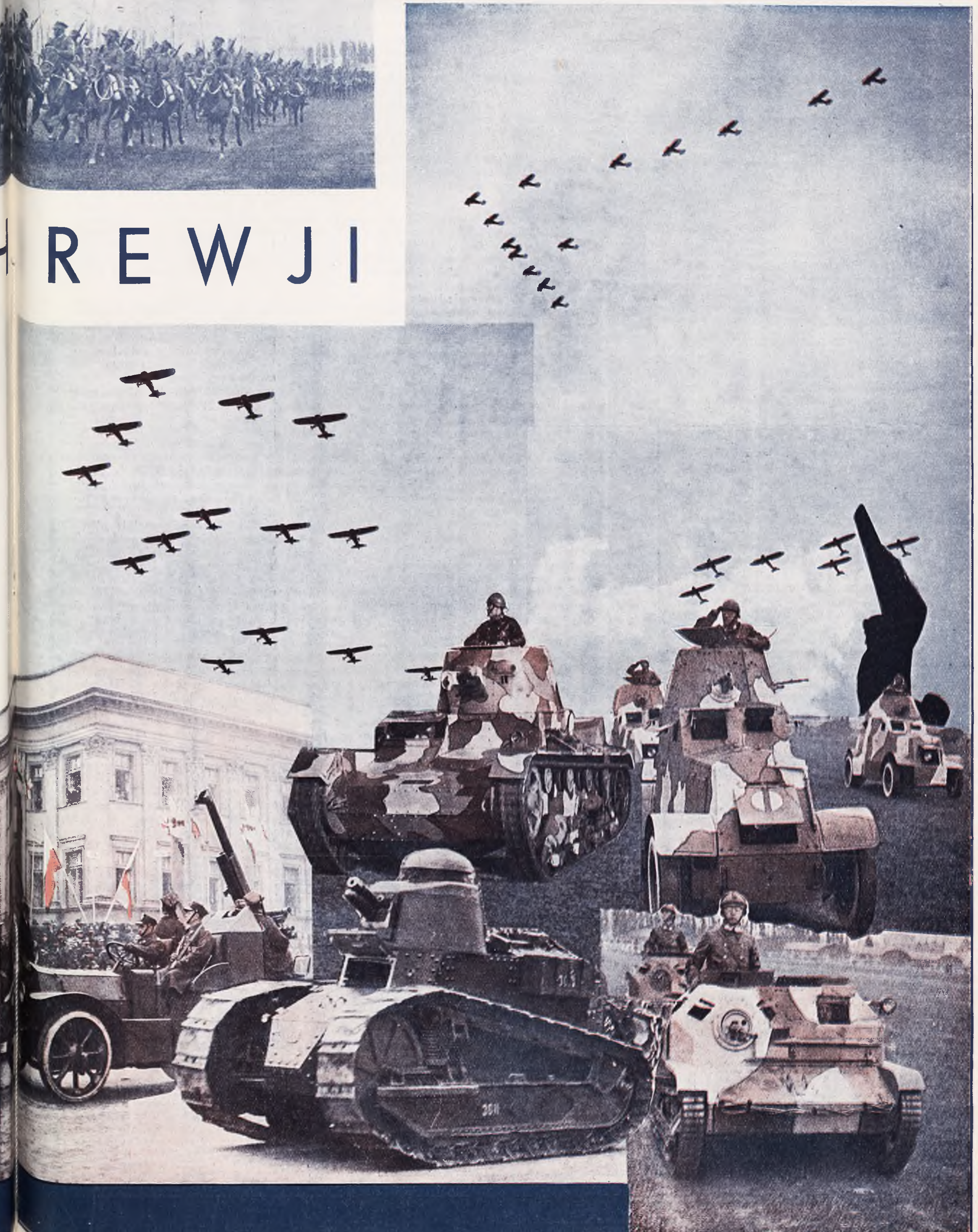
Należałoby wyniki tego konkursu zachować w jakiemś muzeum na zawsze. Nietylko by wiedzieć co o lotnictwie myślą dzieci, ale i dla celów czysto utylitarnych. Myślimy w tej chwili o propagandzie: każdy artysta który szukałby np. pomysłu do propagandowego plakatu dla lotnictwa niech idzie na tę wystawę. Znajdzie tysiąc gotowych, świetnych, niesłychanie wymownych projektów rozwiązujących zadanie na temat: czem góruje lotnictwo nad każdym innym środkiem komunikacyjnym!

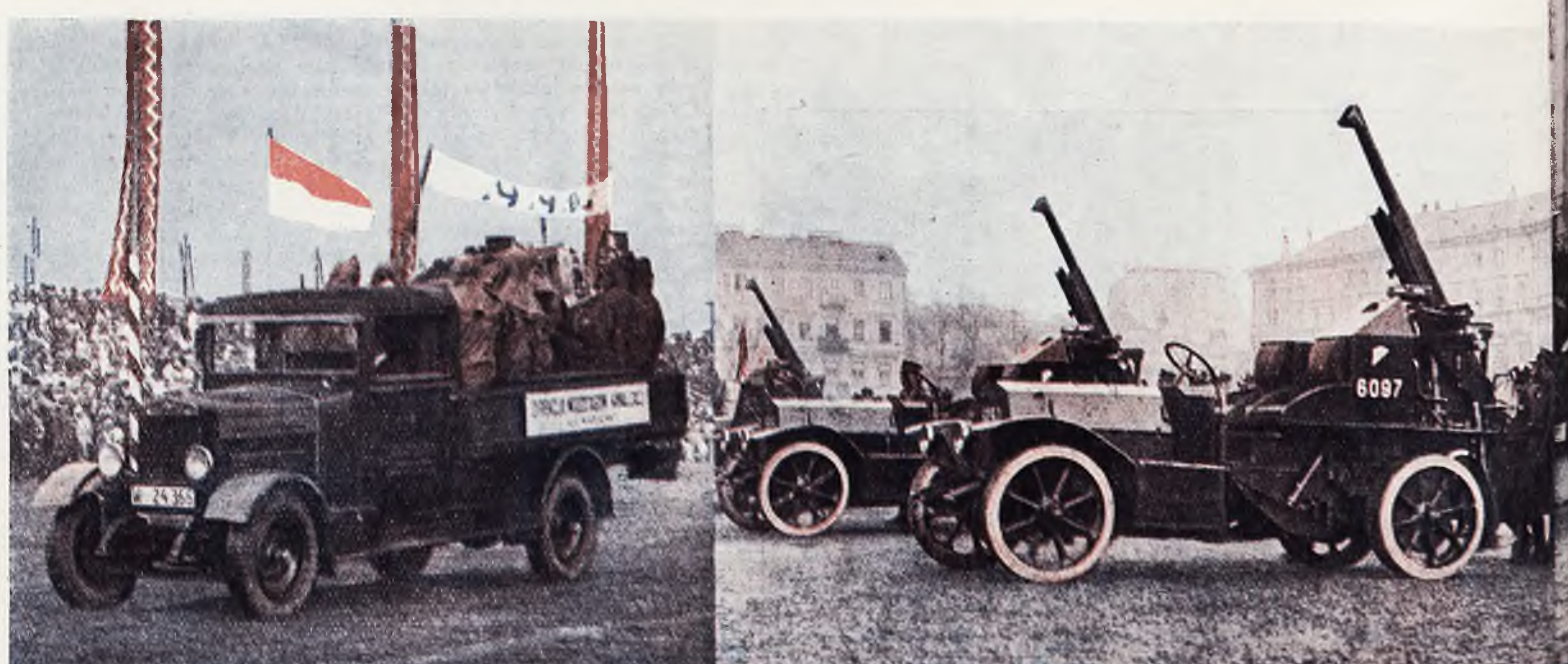
**K**



# Z DAWNYCH REWJI

Rewja w dniu 11 listopada... Doroczne Święto dla wszystkich tych, komu drogą nad wszystko jest ideja Odrodzonej Niepodległości Państwa i siła zbrojna Narodu na straży Niepodległości tej stojąca. Przez wiele lat w dniu tym, stojąc wśród nas, na swe umiłowane, uszykowane do przeglądu Wojsko patrzał **Pierwszy Naczelnik Państwa Odrodzonej Ojczyzny, Twórca i Zwycięski Wódz Naczelny, Marszałek Józef Piłsudski.** Dziś, poraz pierwszy od lat, przeglądu tego dokona inaczej. Patrzy na Naród swój i swoje Wojsko wierne z wyżyn Nieskończoności. Pod Jego okiem w takt żołnierskiego werbla maszerujemy wszyscy — jak jeden mąż.





# Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

**Lwowski Okrąg Wojewódzki.**

Na szybowisku w Czerwonym Kamieniu odbył się IV Wojewódzki Konkurs latających modeli szybowców, zorganizowany przez Lwowski Okręg Woj. LOPP. Do konkursu zgłoszono 14 modeli ze Lwowa, Jarosławia, Przemyśla i Sanoka. Mimo złych warunków atmosferycznych i silnego wiatru wykonano 54 loty. I-szą nagrodę w postaci puharu wędrownego, ufundowanego przez Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LOPP we Lwowie zdobył Eugenjusz Zubrzycki, uczeń II-go Gimn. w Przemyślu, II-gą nagrodę — Leon Szemrajew ze Lwowa, III-ą nagrodę — Eustachy Piszczyński z Jarosławia.

**Łódzki Okręg Wojewódzki LOPP.**

Z inicjatywy p. inż. J. Zahna, Komendanta Osiedla Junackiego Nr. XII. w Wolborzu powstało nowe Koło Szkolne LOPP z liczbą członków 100 — uczniów Osiedla.

Opiekunem Koła został wybrany p. inż. Zahn, przewodniczącym jun. Berkowski Mieczysław, zastępcą — jun. Iwanicki Władysław, Sekretarzem jun. Kwaśniewski Józef, Skarbnikiem — jun. Menes Tadeusz.

**Pomorski Okręg Wojewódzki LOPP.**

Dnia 27 października 1935 r. o godz. 12-ej na dziedzińcu f-my Herzfeld et Victorius S. A. w Grudziądzu odbyła się uroczystość poświęcenia szybowca „Metalowiec", ufundowanego przez pracowników, członków Koła L. O. P. P. Nr. 5 przy firmie Herzfeld et Victorius S. A. w Grudziądzu. Na powyższą uroczystość przybyli p. starosta Belina, Ks. prałat Partyka, dowódca C. W. Żand. p. pułk. Sitek, Komendant Placu p. mjr. Ney, p. prez. m. Włodek, prezes L. O. P. P. p. dyr. Kossjor, urzędnicy i pracownicy fizyczni, oraz liczni goście.

Powyższą uroczystość obchodzono bardzo okazale. Na wspaniale umajonym zielenią i girlandami dziedzińcu został ustawiony szybowiec, a przd nim ustawili się jego rodzice chrzestni w osobach:

P. dyr. Jagodzińska z p. dyr. Kossjorem, p. inż. Zembowska z p. dyr. Wielogłowskim, p. Szklarska z p. dyr. Jagodzińskim, p. dyr. Wielogłowska z p. dyr. Passonem, p. Lewandowska z p. Pyszkowskim, p. Szönborska z p. inż. Wrotnowskim.

Za nimi stali przedstawiele władz państwowych, duchowieństwo, przedstawiciele władz wojskowych i samorządowych, prezes Miejskiego Obwodu L. O. P. P. p. dyr. Kossjor, prezes Koła Szybowcowego p. gen. Ładoś, dyrekcja fabryki, oraz licznie przybyli goście. Na wstępie, prezes Koła L. O. P. P. Nr. 5 Szklarski Wojciech powitał zebranych gości i w krótkich a treściwych słowach przedstawił historję rozwoju Koła. Następnie, przemawiając, p. starosta Belina i prezes L. O. P. P. p. dyr. Kossjor podkreślili ofiarny wysiłek pracowników fabrycznych i gorąco im dziękowali za ten wysoce obywatelski czyn. Uroczystego aktu poświęcenia szybowca dokonał ks. prałat Partyka, wygłaszając przedtem krótkie przemówienie.

Poświęcony i ochrzczony szybowiec został przekazany przez p. prezesa Szklarskiego miejscowemu Kołu Szybowcowemu, przez wręczenie „Aktu darowizny" p. gen. Ładosiowi — prezesowi Koła Szybowcowego. Wspólna fotografja przy szybowcu „Metalowiec" zakończyła tę uroczystość.

✳

Komisja Sędziowska konkursu LOPP dla młodzieży Szkół Powszechnych Pomorza, na temat „Co LOPP zdziałała w dziedzinie Lotnictwa", pod przewodnictwem członka Zarządu Pomorskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP, p. inż. Zagórskiego przeprowadziła ocenę nadesłanych prac młodzieży.

Po obliczeniu punktów przyznano I-szą nagrodę w wysokości zł. 50.— Skibickiemu Kazimierzowi ze Szkoły Powsz. 7 w Toruniu, II-ą nagrodę 25.— zł. Wamkównie Reginie ze szk. Powsz. w Bysławku pow. Tuchola, III-ą 15 zł. Wlazłównie Halinie ze szk. Powsz. w Cekcynie, pow. Tuchola, IV-ą nagrodę 10 zł. Gumińskiemu Rochowi ze Szk. Powsz. 1 w Toruniu.

Pozatem wyróżniono prace: Switalskiej Jadwigi ze Szk. Powsz. w Tczewie, Wiśniewskiej Janiny ze Szk. Powsz. w Bzowie, pow. Świecie, Majewskiego Marjana ze Szk. Powsz. w Gdyni — Witomino, Kamińskiej Melanji ze Szk. Powsz. w Podgórzu, pow. Toruń. Wyróżnionym przyznano poza konkursem nagrody — upominki.

✳

Zarząd Obwodu Powiatowego LOPP w Jarocinie zorganizował kurs modelarsko-lotniczy. Kurs poprowadzi instr. modelarstwa lotniczego p. Grajeta z Poznania. Kurs jest bezpłatny, jedynie materjały do prac muszą zakupić uczestnicy.

**Okrąg LOPP m. st. Warszawy.**

Staraniem Zarządu Okręgu LOPP m. st. Warszawy zorganizowana została w stolicy wystawa rysunków dziatwy szkolnej na temat „Dlaczego powinno się podróżować samolotami?" Otwarcia dokonał w dn. 5 b. m. Prezes Zarządu Głównego LOPP gen. dyw. inż. Leon Berbecki w obecności Dyr. Dep. Lotn. Cywilnego ppłk. Turbiaka, VPrezesa Okręgu LOPP m. st. Warszawy, Radcy St. Floryanowicza, Dyrektora P. L. L. Lot Mjr. W. Makowskiego, Dyr. H. Matzke, Dyr. T. Sztybla przedstawicieli prasy i licznie zgromadzonej publiczności.

Wystawa mieści się w gmachu Tow. Ubezpieczeń Prudential przy ul. Świętokrzyskiej 23 na I-em piętrze i czynna będzie codziennie do dn. 15 b. m. włącznie w godzinach od 10-ej do 15-ej. Wstęp bezpłatny.

**Wołyński Okrąg Wojewódzki LOPP.**

Dnia 16 października w Urzędzie Wojewódzkim Wołyńskim odbyło się zebranie Zarządu Sekcji O. P. L. Przemysłu Wydziału O. P. L. G. Wołyńskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. z udziałem:

P. nacz. H. Krasińskiego — Przewodniczącego Wydziału OPLG, p. inż. E. Głogowskiego — Przewodniczącego Sekcji O. P. L., p. inż. St. Mosakowskiego — Członka Zarządu Sekcji, p. dyr. L. Pisiuka — Członka Zarządu Sekcji, p. St. Markowskiego — Delegata Pana Wojewody, p. W. Kościanowskiego — Inspektora Okręgowego OPLG, p. Fr. Pliszki — Kierownika Referatu OPL W. U. W., p. H. Niczko — Inspektora O. P. L. Przemysłu.

Przystępując do obrad został odczytany protokół poprzedniej konferencji organizacyjnej w dniu 19 grudnia 1934 r., oraz zostało złożone sprawozdanie z dotychczasowej działalności sekcji, przyjęte przez zebranych uznaniem wykonania prac.

Po dyskusji ustalono dalszy program prac sekcji O. P. L. Przemysłu oraz rozpatrzono finanse i zatwierdzono budżet Sekcji.

Następnie cały Zarząd Sekcji został przyjęty przez Pana Wice Wojewodę Konopackiego, który podkreślając ważność prowadzonych prac przez Sekcję O. P. L. Przemysłu życzył dalszej owocnej pracy, oraz przyrzekł swoje poparcie Zarządowi w realizowaniu jego zamierzeń.

Sekcja O. P. L. Przemysłu została utworzona z inicjatywy Zakładów Przemysłowych Wołynia, które w zrozumieniu potrzeby przygotowania Przemysłu do Obrony Przeciwlotniczej na wypadek wojny, na zwołanej konferencji w dniu 6 listopada 1934 r. uchwaliły przez swoich delegatów powołać taką Sekcję do życia, biorąc na siebie ciężar jej utrzymania przez dobrowolne opodatkowanie się.

Właściwa działalność Sekcji rozpoczęła się od dn. 15 marca 1935 r. z chwilą zaangażowania fachowca w osobie p. Henryka Niczko — Inspektora O. P. L. Przemysłu.

Dotychczasowa działalność Sekcji O. P. L. Przemysłu przedstawia się następująco: zorganizowano specjalny miesięczny kurs obrony przeciwlotniczo-gazowej dla wyszkolenia Instruktorów Fabrycznych, który został przeprowadzony w Szpanowie. Ukończyło kurs 30 słuchaczy, w tem 20 delegatów większych Zakładów Przemysłowych Wołynia.

Opracowano ogólne zasady Obrony Przeciwlotniczej Zakładów Przemysłowych oraz wzorcowe elaboraty w tej dziedzinie.

Sporządzono dokładne ewidencje Zakładów Przemysłowych, zebrano kwestjonarjusze o stanie przygotowań i załatwiono szereg prac wstępnych potrzebnych do organizowania Obrony Przeciwlotniczej Zakładów Przemysłowych w terenie i kierowania temi pracami.

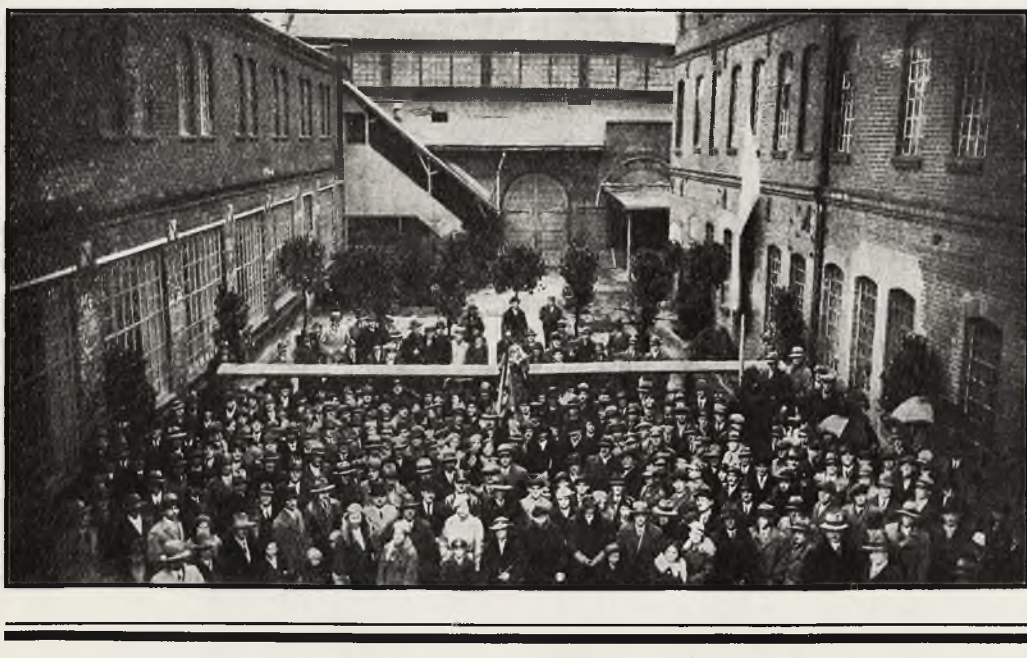
Pozatem zostały przeprowadzone przygotowania w dziedzinie organizacji O. P. L. biernej na terenie szeregu większych Zakładów Przemysłowych Wołynia.

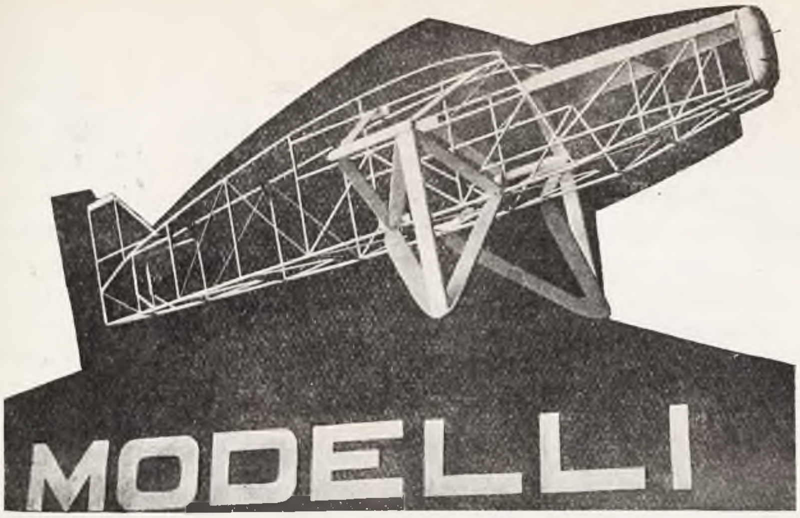
Jednocześnie przez Sekcję O. P. L. Przemysłu jest prowadzona na szeroką skalę akcja uświadamiania robotników i pracowników Zakładów Przemysłowych w dziedzinie O. P. L. G.

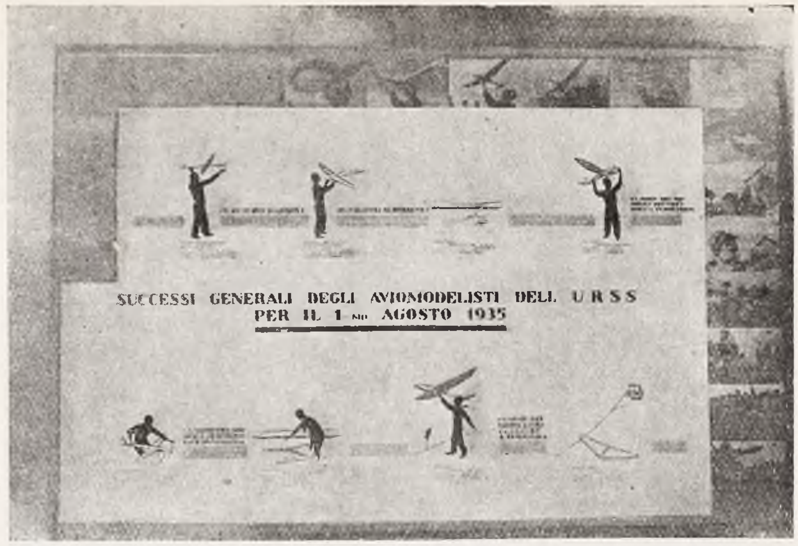
✳

Urzędnicy Okręgu i Obwodów Powiatowych LOPP Okręgu Wołyńskiego zamiast życzeń z okazji jubileuszu dziesięciolecia pracy p. Wacława Kościanowskiego, Inspektora Okręgowego OPLG, złożyli na rzecz LOPP tytułem ofiary Zł. 100.

**Poświęcenie szybowca „Metalowiec" w Grudziądzu.**






# MODELARSTWO NA WYSTAWIE LOTNICZEJ W MEDJOLANIE

Wielkie wystawy lotnicze gromadzą na swych stoiskach samoloty, silniki, uzbrojenie i sprzęt pomocniczy. Dla przeciętnego widza w pierwszym rzędzie rzucają się w oczy samoloty, od małych sportowych począwszy, a na olbrzymach bombardujących i komunikacyjnych kończąc. Główne stoiska imponują rozmiarami i reklamą, dlatego mniej uwagi zwraca się na skromne poboczne stoiska, zapełnione przez rozmaitego rodzaju eksponaty pokrewne lotnictwu. Do takich właśnie niedocenianych, nazwijmy ich „kopciuszków wystawowych", należą fragmenty wystawy, ilustrujące rozwój modelarstwa. Na ostatniej wystawie lotniczej modelarstwo lotnicze było reprezentowane przez dwa państwa: Włochy i Rosję. Na ścianach swego pięknego pawilonu pokazała nam Rosja, jak realizuje hasło: „Od modelarstwa, poprzez szybownictwo, do lotnictwa". A więc na jednym wykresie widzimy, jak młodzież najmłodsza zajmuje się latawcami, jak wyglądają warsztaciki i sposób wykonania. Poniżej modele gotowych latawców papierowych, rozmaitego rodzaju kształtów i wielkości. Maleńkie, wyrzucane z procy, duże, trzymane na sznurku pod wiatr. Następne stoisko obrazuje nam całe modelarstwo lotnicze. Wykresy ilustrują wzrost i rozwój modelarstwa, oraz osiągnięte na zawodach wyniki. Ilość modelarzy, stowarzyszonych w 1932 roku, przyjęto za 100%, cyfry wykresu wskazują, że ilość ta wzrosła w r. 1933 o 600%, w 1934 o 1800%, a w 1935 o 4000%. Jak widzimy wzrost olbrzymi, szkoda tylko, że nie znamy właściwej cyfry modelarzy w 1932 r., bo wtedy moglibyśmy uzyskać prawdziwy, ilościowy stan modelarzy w Rosji i porównać ją z cyfrą naszych modelarzy. Czemu cyfra ta jest chroniona tajemniczemi procentami niewiadomo.

Wyniki rekordowe, osiągnięte w Rosji, przedstawiają się następująco: model z gumką — czas lotu 4 g. 23 min., odległ. 15000 m. Modele wodne: czas lotu 3 min. 20 sek., odległ. 1205 m. Modele szybowcowe: czas lotu 1 g. 05 min., odległ. 12250 m. Modele samolotowe: czas lotu 9 min. 48 sek., odległ. 1510 m.

Jak widzimy rekordy rosyjskie bardzo znacznie przewyższają rekordy, osiągnięte przez modelarzy polskich. Jesteśmy przekonani, że nasi modelarze nie dadzą się zdystansować przez sąsiadów i w niedługim czasie osiągną prymat w tej dziedzinie, tak, jak to ich starsi koledzy już osiągnęli w szybownictwie.

Z modeli latających, wystawionych przez Rosję widzieliśmy wszystkie rodzaje, a więc: belkowe, kadłubowe, samolotowe, szybowcowe i wodne. Wykonanie modeli bardzo staranne, a ilustracje, znajdujące się na wystawie pokazywały nam w jaki sposób pracują modelarze rosyjscy w rozlicznych warsztatach modelarskich i na polach szybowniczych.

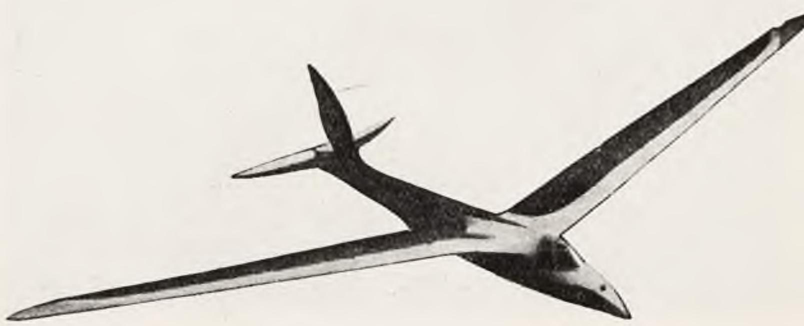
Modelarstwo rosyjskie jest bardzo silnie popierane, organizowane i finansowane przez instytucję, podobną do naszego L. O. P. P., to jest Ossoawiachim.

Stoisko modelarstwa włoskiego nie przedstawiało się tak okazale jak rosyjskiego, niemniej jednak było ciekawe, ze względu na niektóre eksponaty. A więc zademonstrowano oprócz różnego rodzaju modeli latających cały sprzęt modelarski, potrzebny do wyrobu modeli, następnie przyrządy warsztatowe. Ceny uwidocznione w katalogu tego stoiska za sprzęt i materjał modelarski są znacznie niższe od naszych. Modele, które oglądaliśmy nie wykazywały tej staranności w wykonaniu, jaką mogą się pochwalić nasi czołowi modelarze. Rekordy osiągnięte przez włoskich modelarzy obracają się w granicach naszych cyfr rekordowych. Bardzo ciekawym zjawiskiem były maleńkie silniki lotnicze jednocylindrowe przeznaczone dla odpowiednich samolotowych modeli latających. Jakie w tej dziedzinie osiągnięto wyniki niewiadomo, albowiem brak było odpowiednich wykresów statystycznych na wystawie. Modelarstwo włoskie znajduje się pod patronatem młodych organizacyj faszystowskich i jest silnie popierane przez odnośne władze.

Jak widzimy modelarstwo lotnicze zyskuje sobie na całym świecie coraz większe prawa obywatelstwa i nawet wkracza już śmiało na wielkie międzynarodowe wystawy lotnicze.

**A. W.**





# PIERWSZY PRAWDZIWY STRACH

**(Opowiadanie sierżanta Legji Cudzoziemskiej).**

Chcecie wiedzieć kiedy po raz pierwszy miałem prawdziwego stracha? Tak. Więc słuchajcie: Nie było to ani w Afryce, ani podczas szturmu na Młyn w Laffaux, ani w czasie zawziętej obrony fortu La Pompelle, ani w okopach pod Ypres... Tam bałem się, albo nie bałem, jak każdy nie wyzuty z normalnych zmysłów człowiek. Ale stracha, takiego prawdziwego, takiego od którego uginają się kolana i dygocą łydki, miałem dopiero wówczas... w Padyżu, na urlopie wypoczynkowym!

Wydaje się wam to dziwne, co? Ja, stary wiarus, otrzaskany, jak się należy z wojną, z niejednego pieca chleb jadający — i nagle ten strach, nie gdzieś w rowach „ziemi niczyjej" między okopami, nie w czasie przygotowującego szturm huraganu stali i żelaza, ale tu pośrodku wielkiego miasta, zdala od frontu i nieprzyjaciela!

A jednak, kiedy dziś jeszcze wieczór tamten przypomnę, coś nakształt dreszczyka wędruje mi po krzyżu. Bo jakżeż? Na froncie człowiek walczy, korzysta umiejętnie z broni, ze schronów, ze wszystkich urządzeń wojennych, myśli nad tem jak uzyskać nad wrogiem przewagę, bo inaczej to wróg jego... Ciągła czynność zabija czas, sprawia, że człowiek przywyka... Zresztą nikt niepotrzebnie łba nie nadstawia — od czegóż schrony i okopy. A już jak przyjdzie wielki dzień ataku, kiedy zagrają trąbki, świsną gwizdki oficerskie, a tysiączna masa wychyli się z okopów z okrzykiem „hura" — porwie cię coś wtedy za ramiona, że choćbyś miał i stracha, to jednak lecisz z karabinem w ręku, jakbyś miał skrzydła u ramion...

*

Przyjechałem zrana, wymyłem się, przebrałem w czysty mundur i hajda na miasto. Mniejsza z tem com robił. Złośliwi koledzy twierdzą, że odwiedzałem po kolei wszystkie moje wojenne chrzestne mateczki, co zajęło mi czas do wieczora. Było dobrze po dziewiątej, kiedy przez Pola Elizejskie wracałem do mego hoteliku na ulicy Rivoli.

Myślami byłem o sto mil od wojny i jej okropności. Przeciwnie, uśmiechałem się błogo do popołudniowych wspomnień i kombinowałem już, że nazajutrz będzie jeszcze przyjemniej. Miałem jedno zaproszenie na obiad, jedno na podwieczorek, jedno do teatru. „Front" nie mógł się żalić, aby „tyły" przyjmowały go niegościnnie.

I naraz coś niewypowiedzianie przykrego zmroziło mi krew w żyłach. Miałem wrażenie, że objęła mnie jakaś lepka ośmiornica i dusi w objęciach, wydając świst straszliwy. To ozwała się potężna syrena alarmowa wieży Eiffla, a w ślad za nią kilkanaście innych, wzdłuż miasta rozstawionych syren.

Alarm lotniczy! Ba, znaliśmy i to. Ale przyznaję, że pierwszy raz zastawał mnie w mieście, i to w Paryżu. Nie powiem żebym się uradował, ale byłem zaciekawiony. Jakżeż dadzą sobie tutaj radę?

Nie czekałem długo. Gdzieś od strony Notre - Dame ukazał się na niebie biały słup reflektora. Potem drugi od strony wzgórza Montmarte. Potem trzeci, czwarty, dziesiąty. Jednocześnie ozwało się nerwowe gdakanie karabinów maszynowych, któremu zabrzmiał do wtóru potężny, acz dźwięczny, bas dział obrony przeciwlotniczej. Gdzieś w oddali jeszcze głębszym basem odezwał się po chwili wybuch bomby.

Wielkie białe plamy reflektorów wędrowały po sklepieniu niebieskiem. Pękały w górze migotliwe gwiazdki szrapneli. Aż nagle wszystkie słupy świetlne ześrodkowały się w jednym punkcie i wsparłszy wzajemnie wierzchołkami, zawisły nieruchomo.

— Mają go! — pomyślałem, patrząc, jak na teatralne widowisko. Ale jednocześnie instynkt starego żołnierza kazał mi przyśpieszyć kroku. Zresztą ulica, już na pierwszy sygnał syreny, opustoszała zupełnie i tylko tu i owdzie rozlegały się głośnem echem czyjeś nerwowe kroki...

Byłem już na narożniku placu Zgody i zdecydowałem się przejść przez całą jego szerokość, by z przeciwnej strony zagłębić się w tunel kolei podziemnej, będący zarazem niezłym schronem. Wzrok mój zatrzymał się chwilę na dwojgu ludzi, stojących w półmroku błękitnej latarni, pod platanem ulicznym.

On — młody dorodny, szeroki w ramionach, sierżant piechoty amerykańskiej, w fantazyjnie na bakier założonym kapeluszu, ona — szczupła, wiotka paryżaneczka, ubrana skromnie, choć nie bez kokieterji. Stali przytuleni

do siebie bokiem, z zadartemi głowami, otwartemi ustami, zupełnie jak dzieci przyglądające się w cyrku akrobacie pod sufitem.

— Hola! — krzyknęłem na nich. — Marsz do schronu moje dzieci! To nie kasztany lecą dzisiaj z nieba...

Nie skończyłem, kiedy Amerykanin odburknął:

— Ty się bać, to schować sama prędko, prędko. Ameryka nie bać się nigdy.

Zawtórował mu głośny chichot dziewczęcia.

Nie odpowiadając na zaczepkę, bo i nie pora była po temu, ruszyłem wpoprzek placu. Ja — stary żołnierz nie miałem się czego wstydzić przed żółtodziobem, co prochu poza ćwiczeniami nie wąchał. — Poczekaj, — myślałem, — posiedzisz z miesiąc na froncie, to ci się odechce brawurowania. Zobaczysz, że to nie cyrk, ani manewry...

Tak myśląc, znalazłem się pośrodku placu. Wiecie napewno, jak ten najładniejszy a jeden z największych placów na świecie wygląda? Olbrzymi owal, szeroki ze 300 metrów, długi na 500, z igłą obelisku Kleopatry pośrodku. Poza tem nie oszpecony żadnym budynkiem. Ot — istny welodrom.

Naraz usłyszałem jak w drewniany bruk placu wbiło się coś z sykiem. Raz i drugi, a potem jeszcze raz. A potem coś gwizdnęło mi koło uszu z impetem...

Jeszcze chwila i stało się coś strasznego. Z oświetlonego reflektorami nieba począł na czarną ziemię walić grad... żelaza i ołowiu. Nie to, żeby bomby z samolotów. O nie! Te ostatnie był gdzieś daleko nad wschodniemi dzielnicami. Ale na plac Zgody przenosiły pociski artylerji przeciwlotniczej, rażącej Niemców od strony fortów podmiejskich.

Nie wiem ile tam strzelało bateryj i karabinów maszynowych. Ale wiem, że niebo nad placem Zgody stało się nagle metalowe. Nad moją głową wytworzyła się kopuła, w której kule szrapneli, odłamki żelaza, zapalniki i inne „części lotne", woltyżowały zawzięcie.

A ja byłem sam, samiuteńki, pośrodku olbrzymiego placu, bez żadnego ludzkiego sposobu ratunku, bez schronu, czy choćby zasłony. Cienki obelisk chronił zarówno mało przed ogniem armatnim, jak przed niebieskim, akurat tyle, co cyprys przed słońcem. Położyć się na ziemi, groziło jeszcze większem niebezpieczeństwem...

Moi drodzy — jakiegoż ja wtedy miałem stracha! Czułem się maleńki i bezsilny na tej przeklętej arenie, z wymierzonemi we mnie działami trzech fortów i piętnastu baterji. Działami, które nie dosięgały wprawdzie tych tam w górze, ale za to gotowe były pozbawić ojczyznę jednego z dzielniejszych obrońców...

Co było robić? O długiem namyślaniu się nie było mowy. Niebaczny więc na to, co przed chwilą Amerykanin powiedział, puściłem się galopem na przeciwległy kraniec placu, gdzie widniał zgaszony „alarmowo" transparent kolei podziemnej.

Jakżeż ja wtedy biegłem! Chyba żaden renomowany szybkobiegacz nie dałby mi rady. Odetchnąłem dopiero, kiedy zziajany, znalazłem się na schodach tunelu. Ale jeszcze wówczas prześladował mnie brzęk kul, spadających na blaszany daszek wejścia. Tak, to było gorsze nawet od okopów.

Po pół godzinie dźwięczne trąbki straży ogniowej dały znać, że po alarmie. Wyszedłem na górę. Drewniany bruk wyglądał jakby go kto nabił gwoździami. Ale od strony Sekwany pachniało miłym zapachem zmieszanej ze słomą vody, a z pobliskiego parku biło wonią kwitnących lip. Tu i owdzie zaczęły pokazywać się samochody z przyćmionemi światłami. Paryż wracał do życia.

Pod platanem na narożniku dojrzałem grupkę ludzi. Pogotowie zabierało właśnie ranną młodą dziewczynę. Nakryty płótnem namiotu leżał na chodniku, przed chwilą jeszcze pełen pewności siebie, animuszu i werwy młodzieńczej — sierżant - Amerykanin. Odłamek szrapnela strzaskał mu czaszkę. Wzdrygnąłem się i przyznaję — mimo — że niebezpieczeństwo było już daleko — lęk obleciał mnie po raz wtóry.

A potem zrozumiałem ile przewidującej mądrości było w surowych rozkazach władz, dotyczących alarmów lotniczych, a zakazujących chodzenia po ulicach i wyglądania przez okna, nawet nieoświetlone. Ile zaś szaleńczej lekkomyślności i nikomu niepotrzebnej pustej brawury, w czynach tych, którzy lekceważąc mądre przepisy, narażali własne i cudze życie bez pożytku...

**Jim Poker.**



# „LE FORZE ARMATE" ITALJI

Od miesiąca zgórą jesteśmy świadkami typowej wojny kolonjalnej na Czarnym lądzie. Nie tak jeszcze dawno walczyli tam Francuzi i Hiszpanie z tubylcami, którzy odmówili wymaganego przez europejczyków od wielu lat posłuszeństwa. Wojny afrykańskie nie bardzo nas interesowały w swoim czasie i przebrzmiały bez echa, ani Liga Narodów, ani poszczególni jej przedstawiciele nie brali w obronę Rifenów, którzy zapragnęli niepodległości.

Inaczej się przedstawia sprawa obecnie. W grę weszły i zasady, i interesy praktyczne. Abisynja jest członkiem Ligi Narodów, w Abisynji zaś leżą koncesje angielskie. Zarządzono sankcje gospodarcze, lecz jeszcze przed tem na Morzu Śródziemnem zaroiło się od okrętów wojennych wielko - brytyjskich. Atmosfera i tak gęsta w ostatnich czasach w Europie — zagęściła się jeszcze bardziej; przypomniały się nastroje lat 1912—1914, gdy małej iskry starczyło, żeby wzniecić olbrzymi pożar wojenny.

Liga Narodów uznała, że w konflikcie abisyńskim napastnikiem jest Italja, zobaczymy więc, jakiemi środkami militarnemi rozporządza to państwo, że ma odwagę przeciwstawić się opinji całego świata cywilizowanego.

Zadanie nie jest zbyt łatwe, gdyż już przed rokiem, rozpoczynając przygotowania do podboju Abisynji, rząd włoski wydał dekret zabraniający omawiać w prasie różne sprawy wojskowe. Lista zakazanych tematów objęła bodaj wszystko, co się dzieje normalnie i nienormalnie w wojsku. Z tego też względu wiadomości, któremi przedewszystkiem rozporządzamy, a oparte na **Roczniku Wojskowym** Ligi Narodów z 1935 r. i na różnych komunikatach prasowych, nie mogą być bezwzględnie ścisłe.

**Le forze armate** — siły zbrojne królestwa włoskiego składają się z dwóch zasadniczych części:

**sił zbrojnych metropolji i**
**sił zbrojnych kolonjalnych.**

**Wojska kolonjalne,** których zasadniczem zadaniem jest **obrona** istniejących kolonij (Trypolitanja, Cyrenajka, Erytreja i Somalja), lecz nie **zdobywanie** nowych, normalnie podlegają przez swych gubernatorów ministerstwu kolonij. Jest tego niewiele: dwadzieścia kilka bataljonów piechoty, trochę kawalerji i artylerji oraz sporo oddziałów zmotoryzowanych. Lotnictwo kolonjalne reprezentują 3 eskadry (po 9 samolotów każda) w Trypolitanji, 3 — w Cyrenajce, 1 — w Somalji i pluton — w Erytrei.

Oczywiście oddziałów wojsk wysłanych ostatnio z metropolji do Afryki dla prowadzenia **wojny zaczepnej** nie można uważać za kolonjalne.

**Siły zbrojne metropolji** składają się z trzech, a właściwie czterech, jeżeli brać pod uwagę potężną milicję faszystowską („czarne koszule"), niezależnych elementów:

**wojsk lądowych** (Esercito),
**marynarki wojennej** (Marina) i
**aeronautyki** (Aeronautica) oraz
**milicji** (Milizia Volontaria per la securezza nationale).

Pierwsze trzy mają własnych ministrów i szefów sztabów, czwarty—własnego dowódcę, który podlega wprost szefowi rządu, czyli, krótko mówiąc, Mussoliniemu.

Aby ten wielogłowy organizm nie „rozlazł się" w różne strony, stworzono wspólny Sztab Generalny, z marszałkiem Badoglio na czele, podlegały również szefowi rządu.

Przejrzyjmy pokrótce stan wojska lądowego i marynarki wojennej, aby dłużej zatrzymać się na **lotnictwie** i milicji ochotniczej, która jest podstawą **obrony przeciwlotniczej kraju.**

Podkreślimy uprzednio znaczenie doktryny wojennej zmarłego w 1930 r. generała Douhet, pod której przemożnym wpływem kształtowała się siła zbrojna Italji w ostatnich kilku latach.

Istota tej doktryny — **obrona na ziemi i morzu, ofenzywa w powietrzu** — jest już Czytelnikowi znana z szeregu artykułów drukowanych w **„Locie Polskim".**

Jeżeli nie doprowadziła ona, jak tego żądał Douhet, do całkowitego prymatu aeronautyki w stosunku do innych składników siły zbrojnej, spowodowała wszakże wielki rozwój lotnictwa, które w Italji bynajmniej nie jest kopciuszkiem w gronie starszych siostrzyczek — „armji lądowej" i „armji morskiej".

**Wojsko lądowe** włoskie, składem swym przypomina nasze: 31 dywizyj piechoty, zgrupowanych w 13 korpusów, po 3 pułki piechoty i 1 — artylerji każda; 4 dywizje „szybkie" (kawaleryjsko-zmotoryzowane), 12 pułków bersaljerów, 9 alpejskich (górskich) i 1 — czołgów. Kawalerji mniej niż u nas, bo tylko 12 pułków, artylerji ciężkiej — 22 pułków, górskiej — 4 i przeciwlotniczej — 5.

Pozatem 17 pułków technicznych różnego przeznaczenia: saperów, łączników, saperów mostowych i kolejowych, minerów i t. d.

W czasie wojny **milicja ochotnicza,** poza oddziałami obrony wnętrza kraju, mobilizuje, według planu 120 **legjonów,** czyli pułków dla frontu, co daje jeszcze około 40 dywizyj, słabiej wyposażonych w artylerję i karabiny maszynowe niż dywizje regularne.

Wojsko lądowe ma własne lotnictwo (współdziałania), obecnie w ilości 15 dywizjonów po dwie dziewięcio-samolotowe eskadry rozpoznawcze każdy, czyli około 270 samolotów.

Według dotychczasowych wiadomości, do Afryki wysłano 7 dywizyj wojska stałego, które zastąpiono przez tyleż jednostek nowoutworzonych i 6 — milicyjnych oraz 7 bataljonów samodzielnych milicji faszystowskiej.

Ze zmobilizowanych wojsk tubylczych sformowano 2 korpusy, po jednym w Erytrei i Somalji.

Stan **etatowy** wojska metropolji sięga prawie **pół miljona** ludzi, budżet jednak przewiduje zaopatrzenie i wyżywienie zaledwie połowy tej liczby.

Stan milicji („czarne koszule") w 1933 roku wynosił około 400.000 szeregowych . 30.000 oficerów.

W chwili obecnej przed wojskiem lądowem stoją dwa sprzeczne zadania: **primo** — zwyciężyć Abisyńczyków, t. j. dać maksymum wysiłku w Afryce północno - wschodniej, **secundo** — zachować całą swą moc w metropolji, aby nie dopuścić do przeistoczenia się sankcyj gospodarczych w wojenne z jednej strony, z drugiej zaś — nie utracić dotychczasowych wpływów na politykę europejską.

Krótko przed rozpoczęciem działań wojennych urządził Mussolini na granicy austryjackiej wielkie manewry, które miały zademonstrować Europie potęgę militarną kraju.

Wykonanie tych dwóch zadań naraz, dotychczas jest możliwe. Formowanie nowych jednostek i zakup nowego sprzętu, wzamian za wysłane do Afryki, niewątpliwie jest bardzo kosztowne, wpływa jednak nader dodatnio na jakość zaopatrzenia wojska. Starsze typy armat, karabinów maszynowych i ręcznych, czołgów i samolotów i t. p. idą do Afryki, w kraju zaś buduje się nowe i oddaje się je do użytku oddziałów.

**Marynarka Wojenna** nie jest jeszcze gotowa do poważniejszych działań na morzu. Dwa najsilniejsze, nietylko we Włoszech, lecz i w całym świecie okręty linjowe — **Littorio** i **Vittorio Veneto,** po 35.560 tonn wyporności każdy, znajdują się w budowie. Cztery inne (po ok. 22.000 tonn) pochodzą z czasów przedwojennych. Lepiej przedstawia się sprawa krążowników, gdzie na 24 okrętów — 14 ma po 2 do 10 lat wieku, pozatem 6 jest w budowie (w tem 5 już na wodzie). Dziewięćdziesiąt dziewięć różnego rodzaju torpedowców (plus 12 w budowie) i 69 łodzi podwodnych (plus 8 w budowie) zamykają listę okrętów bojowych **Regia Marina.**

Ogólny tonaż — 389.634 tonn, przy 1.177 armatach kalibru od 76 do 305 mm — pływa lub może pływać w dniu dzisiejszym.

Charakterystyczne, że Włochy, nie mając żadnych interesów poza zamkniętem Morzem Śródziemnem, nie budują lotniskowców. Jako pływająca baza dla wodnosamolotów istnieje tylko jeden transportowiec lotniczy **Miraglia** budowy 1923-28 r. o wyporności 4.960 tonn i 4 przeciwlotniczych armatach 102 mm; szybkość transportowca — 21,5 węzła.

Lotnictwo marynarki ma pewną ilość (brak ścisłych danych, według niepewnych wiadomości — 11) eskadr brzegowych i samoloty okrętowe na krążownikach i pancernikach.

Większa część jednostek lotnictwa morskiego, o bardzo wysokim poziomie jakościowym zarówno personelu, jak i sprzętu, wchodzi w skład **Armji Powietrznej,** o której będzie mowa dalej.

Marynarce włoskiej przypadło w udziale niełatwe zadanie — zaszachowanie floty brytyjskiej, która dla niedwuznacznego wsparcia — niewypowiedzianych zresztą jeszcze — decyzyj Ligi Narodów, skupiła się w kilku śródziemnomorskich portach angielskich i egipskich.

**Widok miasta Harrar w Abisynji.**



Zdaje się, że wszczynając kroki wojenne szef rządu włoskiego nie liczył się wcale z tą ewentualnością, inaczej prawdopodobnie odwlekałby rozwiązanie zagadnienia abisyńskiego aż do wykonania programu morskiego.

Okazało się jednak, że braki floty nawodnej i podwodnej uzupełnia i to bardzo skutecznie flota powietrzna.

Do zagrożenia lotniczego na Morzu Śródziemnem, szczególnie zaś w najważniejszych obecnie jego punktach, t. j. na Malcie i kanale Sueskim, Anglicy przywiązują wielką wagę. Najlepszym tego wskaźnikiem jest rozproszenie okrętów w wielu portach, prace o. pl. i targi z Francją o użytkowanie jej baz morskich w wypadku wojny.

Przechodzimy więc do najciekawszego dla nas zagadnienia — zagadnienia potęgi italskich samodzielnych **sił powietrznych.**

Poza wymienionemi już trzema rodzajami lotnictwa współdziałania (z wojskiem lądowem, marynarką wojenną i kolonjalnem), Włochy mają, a raczej miały, bo wojna niewątpliwie spowodowała znaczny wzrost lotnictwa, 42 dywizjonów (po 2 — 3 eskadry każdy) bombardujących i myśliwskich, stanowiących tak zwaną **Armję Powietrzną** (Armata aerea) — dziecko generała Douhet i jego doktryny.

Teoretycznie stanowi to nieco ponad 1.000 samolotów, praktycznie sięga obecnie prawdopodobnie 1.500 (wraz z Afryką).

Nie będziemy się zatrzymywać na typach samolotów używanych w Armji Powietrznej; opis ich znajdzie Czytelnik w korespondencjach z ostatniej wystawy aeronautycznej w Medjolanie. Są to samoloty zarówno lądowe, jak i morskie, których przeznaczeniem jest zwalczanie nieprzyjaciela wszędzie, t. j. na lądzie i na morzu, na froncie i w głębi kraju przeciwnika.

Zgodnie z tem przeznaczeniem Armja Powietrzna bierze udział w równej mierze w zadaniach zarówno wojsk lądowych jak i marynarki wojennej.

O działaniach lotnictwa w Abisynji, o jego znaczeniu i trudnościach jakie tam napotyka pisaliśmy w poprzednim artykule *).

*) Lot Polski, Nr. 20. Skrzydła Italji w Afryce.

Jeżeli chodzi o ewentualne zadania nad lądem państw sąsiadujących z metropolją Italji, doktryna Douhet'a pozostaje w sile. Że się z nią sąsiedzi bliżsi i dalsi liczą, świadczy szalony wyścig zbrojeń powietrznych, prowadzony właśnie na płaszczyźnie rozbudowy lotnictwa bombardującego, które obserwujemy ostatnio we Francji, Anglji, Niemczech, Z. S. R. R. i t. d.

W każdym bądź razie na lądzie położenie jest o wiele pewniejsze niż nad morzem; byłoby więc przedwczesne stawianie jakichkolwiek bądź horoskopów na ten temat.

Nad morzem, jak już powiedziano, lotnictwo samodzielne wypełniło luki, istniejące w siłach morskich Italji.

Na Morzu Śródziemnem krzyżują się szlaki wodne trzech największych potęg militarnych i kolonjalnych Europy: Anglji, Francji i Włoch. Oczywiście i inne kraje są zainteresowane w swobodzie ruchu na tem morzu, nie mają jednak danych do bezpośredniego wpływu na tą swobodę.

Anglja doniedawna była jeszcze panią wyjść z Morza Śródziemnego; klucze od nich — Gibraltar i kanał Sueski — trzymała mocno w swych rękach. Mało tego — angielska wyspa Malta zamykała wąski stosunkowo przesmyk morski między Sycylją a francuskim Tunisem.

Dziś sytuacja zmieniła się gruntownie. Rozwój lotnictwa nietylko przekreślił znaczenie Gibraltaru, Malty i Suezu, lecz przeciął w połowie linją łączącą te trzy punkty. Anglicy mogą zamknąć wyjścia z Morza Śródziemnego, Włosi zaś nie pozwolą na pływanie wzdłuż niego.

„Łodzie podwodne — pisał **Daily Telegraph** — zagrody minowe i samoloty, gdy działanie ich będzie uzgodnione, uczynią przejście okrętów flot obcych przez kanał Sueski przedsięwzięciem wielce nierozważnem".

Sycylja, odległa zaledwie o ½ godziny lotu od Malty i niewiele więcej od tunetańskiej Bizerty, staje się dziś podstawą włoskiej Armji Powietrznej. Na organizację lotniczą południowych Włoch zwrócono ostatnio szczególną uwagę. Do istniejących trzech okręgów powietrznych (w Medjolanie i Padwie — na północy oraz w Rzymie — w centrum) przybył czwarty — z miejscem postoju dowództwa w **Bari.** Na wielką rozbudowę lotnisk w **Libji** zwracała uwagę prasa fachowa już przed rokiem.

Transporty z materjałem lotniczym i przeciwlotniczym, skierowane rzekomo do Abisynji, jak donosi prasa, giną po drodze i nie przepływają przez kanał Sueski. Rzecz jasna, że wsiąkają one w europejskie i afrykańskie wybrzeża otaczające Maltę.

Nie zapominają Włosi również i o obronie przeciwlotniczej kraju. Oczywiście w Afryce, wobec nieistniejącego bojowego lotnictwa abisyńskiego, obrona taka nie jest potrzebna.

Pięć pułków artylerji przeciwlotniczej, o których była wzmianka przy omówieniu wojsk lądowych, mają za zadanie wyłącznie obronę wojska. Obrona przeciwlotnicza wnętrza kraju powierzona została specjalnej milicji faszystowskiej, która się składa z 14 **legjonów** (pułków) opl. lądowej i 2 — brzegowej oraz 10 samodzielnych **kohort** (dywizjonów) lądowych i 2 — brzegowych.

Legjony te i kohorty przeznaczone są wyłącznie do obrony przeciwlotniczej **czynnej,** zapomocą **armat i karabinów maszynowych.**

Jeżeli etaty oddziałów milicyjnych są takie same, jak i jednostek wojska stałego, mają Włosi do opl. wyłącznie kraju (chociażby częściowo w projekcie) ponad 500 armat przeciwlotniczyych i tyleż specjalnych karabinów maszynowych, około 100 reflektorów i około 250 aparatów podsłuchowych Liczby wcale poważne.

Ciekawe jest, że personel milicji przeciwlotniczej rekrutuje się głównie z pośród młodzieży przedpoborowej w wieku 16 — 18 lat, lub też starszych roczników powyżej lat 45.

Ilość tego personelu według oficjalnych danych wynosiła w 1932 r. — 30 do 35 tysięcy ludzi, w 1934 zaś, według francuskiego generała Niessel'a — około 100.000.

Z pobieżnego przeglądu sił zbrojnych Italji wynika, że atakując Etjopów, przewidziała ona prawie wszystkie możliwe skutki tego kroku.

Nie poruszaliśmy spraw zaopatrzeniowych i finansowych kraju, wyręcza nas w tej dziedzinie prasa codzienna.

*Obserwator.*




Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

*Zagranicą rocznie:* 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

*Ceny ogłoszeń:* Okl. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

*Komitet Redakcyjny:* Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

*Redaktor:* Karol Koźmiński.

*Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P.* *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.

